

A
 MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
 INSPETORIA GERAL DA AERONÁUTICA
 S I P A E R

Serviço de Investigação e Prevenção de
 Acidentes Aeronáuticos

RELATÓRIO FINAL

AERONAVE	Tipo: Piper PA-32-260 Matrícula: PT-CJL	Unidade ou Proprietário: HENRIQUE LAGE - SALINEIRA DO NORDESTE S/A - Imburanas - Macau - Rio Grande do Nor- te
ACIDENTE	Data/hora: 19 Ago 74 às 16:30 Local: Macau Estado: Rio Grande do Norte	Tipo: Quebra do trem de pouso Classificação: L E V E

1. HISTÓRICO DO ACIDENTE

Durante o arredondamento para pouso, a aeronave colidiu o trem direito com o degrau da pista. Ao tocar o solo o trem se despreendeu da fixação, provocando o atrito da asa e causando outras avarias à aeronave.

2. ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO

2.1 Fator Humano

O piloto estava com o Certificado de Capacidade Física válido, não havendo indícios de influência dos aspectos fisiológico e psicológico no acidente.

2.2 Fator Material

Não influenciou.

2.3 Fator Operacional

2.3.1 Manutenção

Não pesquisada.

2.3.2 Instrução

O piloto é formado pelo Aero Clube do Rio Grande do Norte desde 1959, categoria Comercial.

2.3.3 Experiência de voo

O piloto possuía suficiente experiência para realizar este voo.

	(Totais	4.000:00
	(Como 1P ou IN	3.929:10
	(Nos últimos 30 dias	32:00
HORAS DE VOO	(Neste tipo	1.200:00
	(Neste tipo como 1P	1.180:00
	(Neste tipo nos últimos 30 dias	32:00
	(Nas últimas 24 horas	01:25

2.3.4 Meteorologia

Conforme declaração do piloto, o vento no momento da aproximação era forte, prejudicando o controle da aeronave durante o arredondamento para pouso.

2.3.5 Infra-estrutura

O degrau existente na cabeceira da pista contribuiu para o acidente, se constituindo em obstáculo para o pouso.

576

- 2.3.6 Navegação
Não influenciou.
- 2.3.7 Comunicações
Não influenciaram.
- 2.3.8 Peso e Balanceamento
Não influenciaram.
- 2.3.9 Normas Operacionais
Não influenciaram.
- 2.3.10 Legislação
Nada a relatar.
- 2.3.11 Contra-incêndio e primeiros socorros
Não havia no local e não foram necessários.

3. ANÁLISE

Examinando-se todos os dados e circunstâncias do presente Relatório de Investigação, conclui-se que a existência de um degrau do nível da pista para o acostamento da cabeceira provocou a quebra do trem de pouso. Apesar do piloto ter feito a aproximação para toque muito próximo do início da pista, prejudicado pelo vento, conforme sua declaração, uma rampa suave no lugar do degrau teria evitado o acidente.

4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - O SER HUMANO SOB O PONTO DE VISTA BIOLÓGICO
Não contribuiu.

Fator Material - AERONAVE E O COMPLEXO DA ENGENHARIA AERONÁUTICA
Não pesquisado.

Fator Operacional - AÇÕES DO SER HUMANO NO DESEMPENHO DA ATIVIDADE AERONÁUTICA
Deficiência de infra-estrutura;
Deficiência na operação da aeronave.

5. CONSEQUÊNCIAS

Pessoais - Não houve.

Materiais - A aeronave sofreu avarias leves.

A terceiros - Não houve.

6. RECOMENDAÇÕES

Os pilotos devem procurar fazer a aproximação para dentro do primeiro terço da pista, entrando na cabeceira com altura suficiente para evitar os obstáculos do terreno.

Os responsáveis pela infra-estrutura da pista em questão devem modificar o degrau abrupto das cabeceiras, para uma rampa suave, a fim de evitar o agravamento das avarias quando, por algum motivo, os aviões tocarem o local durante os pousos.

O terreno anterior às cabeceiras deve ser livre de obstáculos numa distância de no mí-
nimo trinta metros, para que os pilotos tenham recursos disponíveis durante as emer-
gências, diminuindo as conseqüências dos acidentes.

Em, 2 /Out/74.

Jorge Longuinho
MARIO DE MELO SANTOS - Cel Av
Chefe do Centro de Investigação e
Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
JORGE LONGUINHO - Maj Av

APROVO:

Roberto Faria Lima
Ten Brig do Ar - ROBERTO FARIA LIMA
Inspetor Geral da Aeronáutica

JL/WA